# PARTIJ VAN DE ARBEID

AFDELING ZANDVOORT

*CONCEPT*

Notitie naar aanleiding van struktuurstudie Zandvoort

In le fase (1981-1982) dient gebouwd te worden op plekken, waar deze belemmeringen niet gelden. Dit levert ca. 150 woningen op.
Om daarna verder te kunnen bouwen moet de gemeenteraad vóór 01-01-1982 het contract met de Cenav opzeggen, zodat per 01-01-1983 het circuit opgeheven kan worden.
In 2e fase (1982-1985) kunnen dan minstens ca. 375 woningen gebouwd worden.
le en 2e fase samen leveren dan ca. 525 woningen op, wat de huidige behoefte kan dekken.
Tijdens deze fases dient constant de vinger aan de pols te worden gehouden t.a.v. de dan optredende woningbehoefte.
Zodra blijkt, dat meer woningen nodig zijn, zullen hiervoor verdere plannen ontwikkeld moeten worden.

- Milieu en natuur.

Het is noodzakelijk een beheerplan voor de Zandvoortse duingebieden op te stellen, met strengere eisen t.a.v. het gebruik, en beter toezicht op de naleving hiervan.
Het bebouwen van duinterreinen moet afgewezen worden.
Er moet gestreefd worden naar goede en veilige fietsroutes, teneinde overbodig gebruik van de auto te verminderen.

- Werkgelegenheid.

Het is van belang een beleid te voeren, dat de werkgelegenheid kan bevorderen.
Dit dient gedaan te worden, door te streven naar verlenging van het seizoen en door het bevorderen van kleinschalige milieuvriendelijke bedrijven.

- Voorzieningen, toerisme en recreatie.

De voorzieningen zijn op redelijk peil. In Nieuw Noord bestaat echter wel behoefte aan een goed wijkcentrum.
Voor de jeugd is een permanent ontmoetingscentrum nodig; en meer speelplaatsen voor jonge kinderen.
Een recreatieve trekker met vele duizenden bezoekers per dag moet afgewezen worden.
Ter verlenging van het seizoen, moet geprobeerd worden kleinschalige attracties te realiseren nabij het centrum.

- Verkeer.

Uitgangspunt bij het verkeersbeleid zal moeten zijn, grote terughoudendheid te betrachten t.a.v. de aanleg van nieuwe wegen.
Eerst zal steeds moeten worden geprobeerd via het bestaande wegennet het verkeer te geleiden.

- Er bestaat geen behoefte aan een derde toegangsweg naar Zandvoort noch aan een vergroting van de capaciteit van de bestaande wegen.
- Er bestaat behoefte aan een veilig vrij fietspad naar Heemstede.
- Het openbaar vervoer moet verbeterd worden. Er dient een vrije busbaan naar Haarlem te komen.
- Het bestaande wegennet moet veiliger gemaakt worden, o.a. door vermindering van de snelheid van het autoverkeer.
- Het verkeer vanaf de Zandvoortselaan komend met bestemming Zandvoort-Zuid, moet via de Corn. v.d. Werffstr, Fr. Zwaanstraat en Cort v.d. Lindenstraat geleid worden.

- Tussen de begraafplaats en de spoorbaan Zandvoort-Haarlem, moet een autoverbinding gemaakt worden als tweede ontsluitingsweg voor Nieuw-Noord.
- Nieuw-Noord moet d.m.v. een fietstunneltje aangesloten worden op doorgaande fietsroute naar Haarlem en Heemstede.
- De verlengde Herman Heyermansweg voorziet in geen enkele behoefte, en moet ter voorkoming van nadelige effecten ten sterkste afgewezen worden.
- Er zijn goede fietsroutes en stallingsmogelijkheden nodig ter beperking van het onnodig autoverkeer.
- Vergroting van de parkeeraccomodatie moet voorkomen worden.

3. Volkshuisvesting.

In het rapport "Prognose van de kwantitatieve woningbehoefte in de Gemeente Zandvoort 1978-1993" van het Sociografisch bureau de Meerlanden is becijferd hoeveel woningen Zandvoort moet bouwen om op 01-01-1983 (792 woningen), 01-01-1988 (986 woningen) en 01-01-1993 (1.019 woningen) aan de verwachte woningbehoefte te kunnen voldoen. Om meerdere redenen mogen deze cijfers als weinig concreet en niet zeker beschouwd worden.
De volgende vragen kunnen n.l. gesteld worden:

- Wat zijn de gevolgen voor de prognose als vóór 01-01-1983 niet de benodigde ca. 800 woningen gebouwd zijn? (De kans dat dit gehaald wordt is uitermate klein).
- Hoeveel woningzoekenden zullen ten gevolge hiervan in de komende jaren hun toevlucht (moeten) nemen naar plaatsen buiten Zandvoort (Noronlocatie).
- Wat kunnen de gevolgen zijn van de zich momenteel doorzettende economische crisis, in relatie tot het behoefte patroon van de bevolking? (De mogelijkheid bestaat, dat jongeren langer thuisblijven; de mensen minder te besteden zullen hebben ten gevolge van de druk op de lonen; de huren kunnen hoger uitvallen etc.).
- Wat zijn de gevolgen indien de in de prognose aangegeven bevolkingsafname niet zal plaatsvinden, maar het inwonertal zich zal stabiliseren of zal toenemen?

Op grond van deze redenen, is gekozen voor een benaderingswijze, waarbij wordt uitgegaan van de harde cijfers betreffende het aantal op dit moment ingeschreven woningzoekenden, en rekening houdend met de mogelijkheid dat in 1993 minder of mogelijk ook meer dan de genoemde 1.000 woningen nodig zullen zijn.
Waar in eerste instantie voor gebouwd moet worden zijn de ca. 600 woningzoekenden die op dit moment bij de gemeente geregistreerd staan.
Van deze ca. 600 laten ca. 100 bij toewijzing een woning achter. Deze cijfers kunnen uitstekend als basis dienen voor het uit te stippelen woningbouwbeleid in het kader van de struktuurstudie, zij het met de volgende aantekeningen.

- een aantal zal ondergebracht worden in bejaardentehuizen.
- een deel heeft zich zowel in Zandvoort als elders in de agglomeratie in laten schrijven.

- van de tweepersoonshuishoudens en aanstaande echtparen zal een groot deel op korte of langere termijn kinderen krijgen. Exacte cijfers zijn (nog) niet te geven. Voorlopig wordt uitgegaan van 70% wel en 30% geen kinderen.
- een deel heeft bij de E.M.M. een kansrijk nummer.
- er komen nog steeds woningzoekenden bij.

Dit alles in beschouwing nemend, mag gesteld worden dat de woningbehoefte zoals nu bekend is, tenminste 500 woningen bedraagt.

Tevens moet gesteld worden, dat het noodzaak is op korte termijn in deze behoefte te voorzien.

D.w.z. er moet zo snel mogelijk gebouwd worden op de plekken, waar m.b.t. de procedurele en technische kanten van het bouwen, zo min mogelijk moeilijkheden zijn.
De moeilijkheden die zich voor het grootste gedeelte van de in aanmerking komende bouwlokaties voordoen, zijn in hoofdzaak de volgende:

1e. De aanwijzing van de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening van 4 april 1975, aan het provinciaal bestuur van Noord Holland, inmiddels vastgelegd in het streekplan "Amsterdam-Noordzeekanaalgebied", o.a. inhoudende, dat de grenzen Zandvoort niet voorbij de huidige begrenzing van de bestaande woonbebouwing mag bouwen.
In het geval men hierin wijziging zou willen brengen, moet men rekening houden met verzet van de zijde van G.S.S. te verwachten bezwaarschriften etc. met het gevolg, dat uiteindelijke bebouwing pas over 6 of 7 jaar gerealiseerd zou kunnen worden.

2e. De geluidshinder veroorzaakt door het circuit.

Bepalend hierbij zijn de normen gesteld in de Wet Geluidshinder. Hoewel deze wet nog niet daadwerkelijk van kracht is, maar in de komende jaren in onderdelen van kracht zal worden, dient men bij de ontwikkeling van bouwplannen nu reeds rekening te houden met de door de wet gestelde normen.
Uitgaande van de aanname, dat het door het circuit veroorzaakte geluid valt onder industrie-lawaai, levert dit een grenswaarde op van 50 dB(A) (Eenheid voor de geluidsbelasting) welke waarde op de gevel gemeten bij nieuw te bouwen woningen, niet mag worden overschreden.
Veronderstellend, dat gezien het karakter van de geluidsbron, t.w. motorvoertuigen, ook hier misschien de redenering opgaat, dat verwacht mag worden, dat deze voertuigen op den duur 5. dB(A) stiller gemaakt zullen worden, wordt op voorhand voor de Zandvoortse situatie 55 dBA als zone-grenswaarde t.a.v. het circuit aangehouden.
Deze 55 DBA) grenswaarde doet in Zandvoort t.a.v. de indikatieve geluidsbelasting door het circuit bij alle races, een denkbeeldige grenslijn ontstaan, die tot het busstation in het centrum rijkt, en waarvan alleen ten zuiden gebouwd mag worden.
In het geval men hierin wijziging zou willen brengen, moet of de geluidsproductie op het circuit beperkt worden, of het circuit opgeheven worden. Als de gemeenteraad vóór 01-01-1982 tot opheffing besluit, kan er vanaf 1982 ten noorden van de 55 dB(A) lijn gebouwd worden.

Om toch tot bouwen op korte termijn te kunnen komen moeten dus allereerst de bouwlokaties, die niet aan deze beperkingen onderworpen zijn, ter hand genomen worden.
Verwijzend naar de struktuurstudie Zandvoort zijn dit in 1e fase (1981-1982):

| | |
|---|---|
| N. (Parkeerterrein watertoren). | ca. 20 woningen. |
| Gedeelte van P1. (Parkeerterr.Friedhofplein, tegenover de sterflat). | ca. 30 woningen. |
| Diverse lokaties, (Terr. Julianaschool, Brederodestraat 1, Kop Zeestraat, Sonnewende etc. | ca.100 woningen. |
| Totaal: | ca.150 woningen. |

Uitgaande van de eerdergenoemde nu bestaande behoefte van 500 woningen, moeten er dan nog 350 woningen, elders gebouwd worden.
Ook deze woningen moeten op zo kort mogelijke termijn gebouwd worden.
Als we ten noorden van de 55 dBA lijn willen gaan bouwen, dan zou dit ingeval van handhaving van het circuit slechts mogelijk zijn, als G.S. bereid gevonden zou kunnen worden ontheffing te verlenen tot 65 dB(A) op de gevel, onder de voorwaarde van geluidbeperkende maatregelen aan de woningen en grenswaarde van 35 d B (A) binnen gemeten niet overschreden wordt.

Aangezien de bereidheid van G.S. om hiertoe over te gaan niet aanwezig is (Alle bouwaanvragen ten noorden van de 55 d B (A) grens worden door G.S. zelfs afgewezen)en bovendien pas op lange termijn te bebouwen terreinen hierdoor binnen bereik komen, moet geconstateerd worden, dat alleen ten noorden van de 65 dB (A) grens nog bouwlokaties gevonden kunnen worden, waar over enige jaren gebouwd kan worden.
De voorwaarde, die hiervoor echter gesteld moet worden is dat het circuit geen geluid meer mag produceren.
Dit is op twee manieren te bereiken, of wel de Cenav zorgt er voor dat er geen geluidshinder meer op het circuit geproduceerd wordt, of wel de gemeente zegt het contract met de Cenav op en heft het circuit op.
Gezien de ervaringen tot nu toe en het feit, dat met daadwerkelijke bestrijding van de geluidproduktie aan de bron veel tijd en geld gemoeid is, mag aangenomen worden dat het eerste wel vergeten kan worden. Bovendien bestaan er vanuit milieuoogpunt ernstige bezwaren tegen handhaving van het circuit.
Dientengevolge blijft alleen de mogelijkheid van opheffing van het circuit over, d.m.v. het opzeggen van het contract.
Dit is mogelijk, want in het contract is opzegging van het contract geregeld n.l. onder de voorwaarde, dat het algemeen belang dit vereist.
Duidelijk is, dat bij de huidige woningnood, volkshuisvesting een algemeen belang is, waarvan realisatie op korte termijn in het gedrang komt t.g.v. de geluidshinder veroorzaakt door het circuit.
De opzegtermijn van het contract is één jaar.
Het streven moet erop gericht zijn het contract per 01-01-1983 te beëindigen. De gemeenteraad moet derhalve vóór 01-01-1982 het contract opzeggen.

Indien dit inderdaad gedaan wordt, kan er in 1982 gebouwd worden.
Dat is vele jaren eerder, dan op de lokaties, die belemmeringen ondervinden t.g.v. de aanwijzing van de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening.
Ervan uitgaande dat de gemeenteraad het besluit tot opheffing van het circuit neemt, dan komen de volgende lokaties voor bebouwing in 2e fase (1982-1985) in aanmerking.

| | | |
|---|---|---|
| C. Kop van de Van Lennepweg. | | ca. 150 woningen. |
| D. Caravankamp de Zeereep. | | ca. 175 woningen. |
| H. Van Lennepweg bij de begraafplaats. | | ca. 50 woningen. |
| | Totaal: | ca. 375 woningen. |

Ten aanzien van het caravankamp de Zeereep wordt voorgesteld dit te verplaatsen naar het Kennemersportpark en aldus de bestaande kampeervoorziening daar uit te breiden. De voetbalvelden van T.Z.B. moeten dan verplaatst worden naar het binnenterrein van het circuit.
De in 2e fase te bouwen 375 woningen tesamen met de eerdervermelde in 1e fase te realiseren 150 woningen leveren ca. 525 woningen op die juist voldoende zijn om de nu bekende woningbehoefte te dekken.
Een onzekerheid,die zich nog wel voordoet, is, dat erg moeilijk aan te geven is, wat de kwalitatieve woonbehoefte zal zijn.
Op dit moment staan er veel tweepersoonshuishoudens en aanstaande echtparen ingeschreven (252). Hiervan is nog niet bekend, welk deel zal uitgroeien naar 3,4 of meerpersoonshuishoudens. Ook is niet direkt aan te geven, hoeveel van de meerpersoonshuishoudens aflopende huishoudens zijn.
Mocht bij nadere uitwerking blijken, dat de behoefte aan kleine woningen het grootst is en er dus veel van deze woningen gebouwd zouden moeten worden, dan kan dit betekenen, dat de geschatte aantallen van de verschillende lokaties aan de lage kant gebleven zijn.
M.a.w. er zouden dan misschien meer woningen op de genoemde lokaties gerealiseerd kunnen worden, wat op zich natuurlijk weer een voordeel zal betekenen.
Uitgaande van het feit dat op de bovengenoemde manier ca. 525 woningen gerealiseerd kunnen worden en rekeninghoudend met de ook al eerder aangegeven betrekkelijkheid en onzekerheid van de volgens de prognose van de Meerlanden benodigde 1.000 woningen voor 1993, wordt voorgesteld eerst de realisering van deze ca. 525 woningen te bevorderen en tijdens het proces hiervan en de tijd die hiermee gemoeid zal zijn konstant de vinger aan de pols te houden t.a.v. de dan optredende woningbehoefte.
Zodra blijkt, dat het aangegeven aantal van 525 woningen onvoldoende is, zullen verdere plannen ontwikkeld moeten worden, waarbij de locaties P, t/m P4, R1 en R2, S1,t/m S5 en T1 en T2 als ongewenste bouwlocaties beschouwd moeten worden (Zie bijgevoegde overzichtskaart).

Naast de lokaties die in de struktuurstudie zijn vermeld, zijn er in Zandvoort nog een aantal kleinere plekken te vinden, die mogelijk eerder voor bebouwing in aanmerking komen dan de plekken die wel vermeld staan.
Afhankelijk van de uiteindelijke woningbehoefte is, zowel qua kwantiteit als kwaliteit, op bovengenoemde wijze een flexibel en adekwaat beleid te voeren, ter realisering van de benodigde woningen.

Naast het bouwen van woningen zal ook het huidige woningbestand d.m.v. een goed beleid beter onder controle gehouden moeten worden.

- Zo zal er gezien het feit, dat er momenteel minstens 215 tweede woningen in Zandvoort zijn een verordening op het tweede woningbezit dienen te komen. (Op dit moment in de raad reeds aan de orde).
- Er zal een beter doorstromingsbeleid moeten komen. Mensen met hogere inkomens blijven in relatief goedkope woningen zitten.
- Er zal een goede leegstandswetgeving moeten komen, waarbij de gemeentelijke overheid regelend of handelend kan optreden ingeval van onredelijk lange leegstand.

4. Milieu en Natuur.

Vanuit velerlei gezichtspunten is het milieu en de natuur van levensbelang voor Zandvoort en haar bewoners.
Voorzichtig omgaan met dit kostbaar bezit is dus geboden.
Helaas moet echter geconstateerd worden, dat met name het beheer t.a.v. het duinterrein van het circuit, de bufferzones van de Zandvoort omringende duinen, langs de randen van de bebouwde kom, veel te wensen overlaat.
Voor wat het duinterrein van het circuit betreft kan verwezen worden naar het rapport wat hierover door de P.P.D. van Noord Holland gemaakt is.
Hierin wordt o.a. gewezen op de wildgroei van opstallen, t.b.v. het houden van dieren, begrazing, vervuiling, vernieling t.g.v. motorvoertuigen etc.
Tevens van bepalende invloed is de lozing van effluentwater van de rioolwaterzuiveringsinrichting door ge gemeente Zandvoort zelf.
Ook de z.g. bufferzones ondervinden een sterke mate van aantasting.
Gewezen kan worden op de vernielingen t.g.v. het wild paardrijden en het rijden met motorvoertuigen.
In de vorm van een beheerplan zijn strengere eisen t.a.v. het gebruik van het duingebied en een beter toezicht op de naleving hiervan noodzakelijk teneinde de duinen in staat stellen zich te herstellen en de functie van landschapspark ten dienste van de de Zandvoortse bevolking en haar bezoekers te kunnen behouden.
Voor de effluentlozing moet z.s.m. een goede en permanente oplossing gevonden worden zodat het onderwater zetten van grote delen van het binnenterrein van het circuit gestopt kan worden.
Vanuit milieu oogpunt moet de eerdergenoemde aanwijzing van de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening ten aanzien van bebouwing buiten de huidige bebouwingsgrenzen toegejuicht worden.
Het intensief bebouwen van duinterreinen ook als het om toch al aangetaste bufferzones gaat, moet afgewezen worden.
Deze bufferzones tussen de bebouwing en de verderliggende onaangetaste duingebieden, mogen niet bebouwd worden, omdat in dat geval delen van de nu nog gave en onaangetaste duingebieden deze functie moeten overnemen met alle gevolgen van dien.
De enige vorm van bebouwing die mogelijk acceptabel zou zijn, is een afschermende rij woningen, die in relatie met de eerder genoemde benoemde benodigde beheermaatregelen, een barrière zou kunnen vormen tegen het overmatig betreden en berijden (zowel met paarden als motorvoertuigen) van de achterliggende bufferzones.
T.a.v. het Kostverlorenpark moet gesteld worden, dat vanuit milieutechnisch oogpunt woningbouw, c.q. bungelowbouw uit den boze is.
Tevens moet ook het aanleggen van de Verlengde Herman Heyermansweg door dit natuurgebied afgewezen worden.

M.b.t. de invloed van het verkeer op het milieu moet gestreefd worden naar de aanleg van goede en veilige fietsroutes, voor dagelijks gebruik en voor het recreatieve verkeer. Het overbodig gebruik van de auto en de parkeerdruk kunnen op deze manier verminderd worden.

5. Werkgelegenheid.

Ook in Zandvoort is sprake van een toenemende werkloosheid.
Op dit moment zijn ca. 250 personen werkloos of wel 4% van de Zandvoortse beroepsbevolking.
Het is van belang een beleid te voeren dat de werkgelegenheid kan bevorderen.
Ca. 25% van de Zandvoortse werkgelegenheid is momenteel gericht op het toerisme.
Deze vorm van werkgelegenheid is voor het grootste gedeelte echter een seizoenaangelegenheid.
Het streven naar verlenging van het seizoen c.q. uitbreiding van de recreatiemogelijkheden buiten het seizoen zijn dus niet alleen kwesties van meer inkomsten voor de middenstand maar ook van meer werkgelegenheid.
Als neveneffect van het realiseren van woningbouw in Zandvoort moet de zij het tijdelijke toename van de werkgelegenheid in de bouwnijverheid niet verwaarloosd worden.
Natuurlijk komt hiervan slechts een beperkt deel ten goede van de Zandvoortse beroepsbevolking maar het telt toch mee.
Instandhouding van de bestaande industrie in Zandvoort is van groot belang; uitbreiding in de zin van nieuwe bedrijven op nieuwe terreinen is niet mogelijk gezien het gebrek aan ruimte hiervoor.
Een mogelijke toename van de werkgelegenheid kan verkregen worden door het bevorderen van de dienstverlenende sector in de vorm van kleinschalige milieuvriendelijke bedrijven en kantoren.

6. Voorzieningen, toerisme en recreatie.

De voorzieningen in Zandvoort zijn mede t.g.v. het toerisme op een redelijk peil. Vooral voor de volwassenen zijn er ruime mogelijkheden. In Nieuw Noord bestaat echter wel een sterke behoefte aan een goed wijkcentrum.
Ook de vraag naar volkstuintjes blijkt nog steeds groot.
Uitbreiding van het volkstuincomplex dient plaats te vinden, bij het bestaande complex aan de Keesomstraat en wel in zuidelijke richting tot de flats zodanig, dat de natuurlijke begroeiing en aanzicht van het duingebied zo min mogelijk wordt aangetast.
Voor de jeugd zijn er echter beduidend minder mogelijkheden.
Een echt permanent ontmoetingscentrum voor jongeren is van groot belang en moet op korte termijn gerealiseerd worden.
Andere benodigde voorzieningen voor de jeugd zijn een cross-baan voor fietsers en brommers, en meer kleinschalige speelplaatsen voor kinderen.
Ook blijkt er behoefte te bestaan aan een rolschaatsbaan.
Het toerisme is voor Zandvoort van groot belang en mag niet in gevaar gebracht worden door ontwikkelingen die het toeristisch karakter van Zandvoort aantasten.
Zandvoort is aantrekkelijk vanwege het strand, en de duinen,de mogelijkheid tot flaneren, gezellig winkelen en uitgaan.
Ter aanvulling op de aanwezige accomodatie voor lang kampeerders is een betere kampeeraccomodatie met name voor kortverblijvers noodzakelijk.

Kijkend naar de toeristische recreatiemogelijkheden, kan in relatie met het reeds aanwezige zwembad en midgetgolf gedacht worden aan een soort sportief centrum in Zandvoort (genaamd Zandsport?).
Een recreatieve trekker in de zin van een echte vervanging van het circuit moet afgewezen worden.
Grootschalige projecten met vele duizenden bezoekers per dag zoals pretparken, e.d. kunnen in Zandvoort niet geprojecteerd worden o.a. t.g.v. de grote ruimtebehoefte en hun met name tijdens de zomer sterke extra verkeers-en parkeerdruk.
Geprobeerd moet worden kleinschalige attracties te realiseren nabij het centrum en de knooppunten van openbaar vervoer.
Dit ter verlenging van het seizoen en de uitbreiding van de recreatieve mogelijkheden buiten het seizoen.

7. Verkeer.

"Uitgangspunt bij het verkeersbeleid zal moeten zijn grote terughoudendheid t.a.v. de aanleg van nieuwe wegen.
Eerst zal steeds moeten worden geprobeerd via het bestaande wegennet het verkeer in al zijn vormen te geleiden, eventueel met technische hulpmiddelen, waarbij piekbelasting niet de basis kan zijn.
Zoals het onverantwoord is om het wegenstelsel aan te passen aan een piekbelasting, kan het parkeerbeleid onmogelijk gebaseerd worden op een uitzonderlijke parkeervraag".
Dit citaat uit de nota van aanbieding bij de Zandvoortse gemeentebegroting 1979 moet overeind gehouden worden.
De indruk bestaat, dat ondanks de uitdrukkelijke vermelding hiervan in de struktuurstudie Zandvoort, de opstellers van deze studie hiermee totaal geen rekening hebben gehouden.
Reden temeer om d.m.v. goede argumentatie de hierin aangegeven tendenzen en ontwikkelingen te ontkrachten.

- Zandvoort heeft slechts 2 toegangswegen:
  De Zeeweg en de Zandvoortselaan.
  Deze beide wegen kunnen gedurende 90-95% van het jaar het autoverkeersaanbod ruimschoots verwerken, slechts op een beperkt aantal topdagen (20-40) per jaar is er sprake van filevorming t.g.v. capaciteitstekort t.o.v. het grote verkeersaanbod.
  Geconcludeerd kan worden, dat er geen enkele behoefte bestaat of wel een derde toegangsweg naar Zandvoort te plannen, dan wel een vergroting van de capaciteit van de bestaande wegen te bepleiten.
- M.b.t. het fietsverkeer van en naar Zandvoort moet geconstateerd worden, dat de vrije fietspaden langs de Zandvoortselaan van slechte kwaliteit zijn en tevens onveilig voor fietsers t.g.v. van het bromfietsverkeer.
  De behoefte bestaat een vrij fietspad (verboden voor bromfietsen) te introduceren tussen Heemstede en Zandvoort.
- Het openbaar vervoer moet geoptimaliseerd worden. D.w.z. de mogelijkheden van de uitstekende N.S.-railverbinding met Haarlem en Amsterdam, moeten beter benut worden, door een beter voor- en na transport per bus of taxibusje.
  Een betere en frequentere lijnvoering naar Nieuw-Noord dient bestudeerd te worden. Een bus over Sophiaweg Kostverlorenstraat kan mogelijk vervallen, als de in de verkeersstudie gedane suggestie van doortrekking van lijn 80 per kwartier naar Nieuw-Noord, gerealiseerd zou worden.

De busverbinding met Haarlem dient een vrije busbaan te krijgen opdat geen hinder wordt ondervonden van filevorming op topdagen.
Onderzocht moet worden hoe het tracé van de voormalige trambaan gebruikt kan worden samen met de huidige Zandvoortselaan, teneinde te komen tot, zowel een vrij fietspad, een vrij bromfietspad, een vrije busbaan, en een tweestrooks autoweg.
N.B. Deze vrije busbaan kan ingeval van nood tevens gebruikt worden door, ziekenauto's, politie, brandweer e.d.
De volgende modellen kunnen hierbij als suggesties meegenomen worden.

a). - De bestaande vrije fietspaden langs de Zandvoortselaan worden vrije busbanen.
- De voormalige trambaan wordt vrij fietspad.

b). - De voormalige trambaan wordt vrije busbaan.
- De bestaande fietspaden worden gehandhaafd en verbeterd.

c). - De voormalige trambaan wordt vrij fietspad.
- De vrije busbaan wordt gesitueerd tussen 2 autoverkeerstroken.
- Bromfietspaden op bestaande fietspaden.

- Het verkeer in Zandvoort dient zoveel mogelijk gebruikmakend van de bestaande wegenstructuur veiliger gemaakt te worden en daar waar mogelijk eerder naar specifieke einddoel gescheiden te worden.
  Dit blijft ook gelden, ingeval in bepaalde delen van Zandvoort enige honderden woningen gebouwd gaan worden. De extra verkeersbelasting die hiervan het gevolg zal zijn, zal door het huidige verkeersnet verwerkt kunnen worden.
  Daar waar wegen of straten ten gevolge van hun functie, profiel, lange rechtstanden etc. uitnodigen tot te hoge snelheden, dienen maatregelen ter beperking van de snelheid tot ca. 35 km/uur genomen te worden, d.m.v. herprofileringen, drempels, afsluitingen, herziening circulatieschema's, vervallen van voorrangskruisingen, eventueel stoplichten, woonerven etc.
- Ter vermindering van het autoverkeer op de Haarlemmerstraat en de Dr. C.A. Gerkestraat moet, ter plaatse van de splitsing Zandvoortselaan, Dr. C.A. Gerkestraat een duidelijk bewegwijzerde scheiding gemaakt worden tussen autoverkeer richting Centrum of Noord en richting Zuid. Dit laatste verkeer moet via de Corn. v.d. Werffstraat, Fr. Zwaanstraat, Cort. v.d. Lindenstraat naar Zandvoort Zuid geleid worden.
- Ter verbetering v.d. ontsluiting van Nieuw-Noord moet, ter plaatse van het huidige fietspad langs de begraafplaats een autoverbinding met éénrichtingsverkeer gemaakt worden tussen de V. Lennepweg en de Kaml. Onnesweg.
  De Linaeusstraat dient dan ook éénrichtingsverkeer gemaakt worden. Het overblijvende rijweggedeelte kan dan als fietspad ingericht worden. Op deze wijze kan een ontsluitingslus in Nieuw-Noord ontstaan gebruikmakend van de Kamerl. Onnesstraat, Keesomstraat en Flemingstraat, waarbij de overige straten verkeersluw dienen te worden gemaakt en slechts in hoofdzaak te gebruiken door de bewoners.

- Ter verbetering v.d. ontsluiting van Nieuw-Noord moet een fietsverbinding gelegd worden met het bestaande fietspad langs de spoorlijn naar Haarlem, welk fietspad tevens doorgetrokken moet worden via meer rechtstreekse lijnen naar Haarlem en Heemstede. (D.w.z. aansluitend op het provinciale fietspadenplan).
  De kruising met de spoorlijn dient bij voorkeur via een tunneltje te geschieden.

- De geprojecteerde verlengde Herman Heyermansweg, voorziet in geen enkele behoefte, aangezien de Kostverlorenstraat en Sophiaweg het autoverkeersaanbod ruimschoots kunnen verwerken en de knelpunten met het fietsverkeer verminderd kunnen worden.
  Bovendien zou het isolement van Nieuw-Noord t.o.v. de rest van Zandvoort eerder vergroot worden, t.g.v. de aansluiting v.d. verl. H. Heyermansweg op de Linaeusstraat en een veel lengte vergende onderdoorgang bij de kruising met de spoorbaan en het fietspad naast de spoorbaan.
  Naast deze verkeertechnische en ruimtelijke argumenten tegen aanleg van deze "verdeelweg" bestaan bovendien nog onoverkomelijke milieutechnische en financiële bezwaren.

- Grote bedragen zullen gemoeid zijn met de aankoop van gronden, kosten van aanleg van tunnel, wegtracée e.d. het onderhoud etc.

- Ter beveiliging van het fietsverkeer dienen daar waar mogelijk aparte fietsstroken te worden gemaakt, of op het wegdek aangegeven.
  Het oversteken moet veiliger gemaakt worden. De voetganger moet beter beschermd worden, d.m.v. het beter beveiligen van oversteekplaatsen, (bijv. stoplichten bij het Huis in de Duinen), het creëren van voetgangersgebieden, bredere trottoirs, e.d. met name in het centrum, in de nabijheid van winkels en voorzieningen en t.p.v. looproutes naar het strand.

- Om verdere toename van het autogebruik te beperken, dienen zowel t.b.v. het interne verkeer als het recreatieve verkeer goede fietsroutes en meer goede stallingsmogelijkheden voor fietsers gemaakt te worden.
  Het laatste in het bijzonder nabij stations en haltepunten van het openbaar vervoer, winkels en centrumvoorzieningen e.d. en nabij het recreatieve attractiepunten, waaronder het strand.

- Tevens moet vergroting van de parkeeraccomodatie op grote schaal voorkomen worden. De voorkeur dient te worden gegeven aan het beter gebruikmaken van de bestaande parkeeraccomodatie, kleinschalige uitbreiding d.m.v. herprofileringen en in het centrum het veranderen van langparkeren in kortparkeren.

- Ten tijde van topdagen, moet een krachtig beleid gevoerd worden teneinde illegaal parkeren te voorkomen.
  Dit kan gedaan worden, d.m.v. betere aanduiding en begeleiding, uitgebreide controle, ruimtelijke middelen, hoge boetes en wegslepen.
  Het afsluiten van straten of wijken dient zoveel mogelijk te worden voorkomen.

  Het is noodzakelijk het geprojecteerde verkeersmodel te toetsen aan de wet Geluidshinder. Voldaan dient te worden aan de hierin gestelde normen.

-12

In de meestvoorkomende situatie van bestaande woningen en een bestaande weg, ligt de grenswaarde waarbij geen geluidbeperkende maatregelen nodig zijn op 65 dB(A).
Nagegaan moet worden of deze norm met name langs de Zandvoortselaan, de Haarlemmerstraat en de C.A. Gerkestraat niet overschreden zal worden. Is dit wel het geval, dan zullen maatregelen ter beperking van het geluid via tussenkomst van G.S. aan de minister moeten worden voorgesteld. Ten gevolge van de eerder gedane suggestie het verkeer richting Zuid t.p.v. het punt waar de C.A. Gerkestraat en Zandvoortselaan bij elkaar komen, te leiden via de Corn. v.d. Werffstraat, Frans Zwaanstraat Cort. v.d. Lindenstraat, zal de huidige verkeersdruk en daardoor de geluidsoverlast in genoemde straten reeds verminderd kunnen worden.

8. Opmerkingen n.a.v. de struktuurstudie Zandvoort.

Allereerst de keuze voor een struktuurschets of een struktuurplan.
Als straks medio 1981 de gehele procedure achter de rug is en de gemeenteraad een uiteindelijke beslissing moet nemen, moet tevens worden afgewogen of we kiezen voor een tamelijk vrijblijvende struktuurschets of voor een minder vrijblijvend struktuurplan. Het verschil zit hierin dat een struktuurplan een bij de Wet op de ruimtelijke ordening geregelde procedure kent, terwijl de term struktuurschets niet eens in de wet voorkomt.

In de inleiding op de struktuurstudie spreken de samenstellers (het buro Van Hezik partners) hun voorkeur uit voor een struktuurschets. De motivering daarvoor is dat een struktuurplan weliswaar een degelijke wettelijke basis heeft, maar dat daardoor het inspelen op veranderingen in een dynamische tijd als de onze wordt bemoeilijkt. Bijsturing van het struktuurplan is bijna onmogelijk, zeggen ze. Ten bewijze daarvan worden enige artikelen uit de Wet op de ruimtelijke ordening en het Besluit op de ruimtelijke ordening geciteerd.
Op zich lijkt het een logische redenering, ware het niet dat de verstrekte informatie onvolledig is.
Ook struktuurplannen kunnen en moeten worden bijgesteld. Indien een gemeente bestuur niet zou inspelen op de ontwikkelingen in de maatschappij door star vast te houden aan een uitgestippeld beleid dat door de tijd is achterhaald, zou dat niet getuigen van visie en bestuurlijk inzicht.
Bovendien zijn er twee andere artikelen uit de Wet op de ruimtelijk ordening die niet in de struktuurstudie worden geciteerd, maar die wel van groot belang zijn.

Artikel 9 van die wet zegt dat het struktuurplan na vaststelling door de gemeenteraad aan het kollege van gedeputeerde staten en aan de inspekteur voor de ruimtelijke ordening moet worden meegedeeld. Hierdoor krijgt dit kollege de gelegenheid eventuele opmerkingen ter kennis van het gemeentebestuur te brengen, waarmee bij de uitwerking in bestemmingsplannen rekening kan worden gehouden.
Juist dit gegeven is bij de langdurige procedures van bestemmingsplannen van groot belang. Immers, indien gedeputeerde staten geen opmerkingen heeft bij het struktuurplan, is de kans dat bij de uitwerking in bestemmingsplannen afwijzend wordt beschikt veel kleiner geworden.
Zijn er wel opmerkingen van de kant van G.S. en wordt daar bij de uitwerking in bestemmingsplannen ook rekening mee gehouden, dan mag de kans op een afwijzing eveneens zeer gering worden geacht.
En je kunt maar beter één keer vooraf (bij het struktuurplan) te horen krijgen dat het een en ander niet (helemaal) naar de zin is van G.S., dan dat je bij elk bestemmingsplan weer te horen krijgt dat het huiswerk geheel of gedeeltelijk moet worden overgemaakt.

Met een struktuurplan is derhalve efficienter te werken dan zonder.

Het tweede artikel dat niet over het hoofd mag worden gezien is artikel 21 lid 7.
Alvorens hierop in te gaan, het volgende:

Op dit moment zijn er in Zandvoort diverse bestemmingsplannen en bestemmingsplanwijzigingen in voorbereiding. Vroeger kon zo'n plan in één à anderhalf jaar de procedure doorlopen.
Tegenwoordig is dat niet meer zo.
Door de grote hoeveelheid bestemmingsplannen in het hele land, waarvoor aan allerlei instanties verplicht advies gevraagd moet worden, is het niet doenlijk meer in een tijdsbestek van een jaar een bestemmingsplan rond te krijgen. Bovendien is het zo, dat het fenomeen inspraak gelukkig steeds meer ingang vindt bij ruimtelijke ordening. Ook daarvoor behoort- terecht- veel tijd te worden uitgetrokken.

Om in een overgangsfase niet met ongewenste ontwikkelingen gekonfronteerd te worden en gewenste ontwikkelingen niet onnodig lang op te houden, kan de gemeenteraad een zogenaamd voorbereidingsbesluit nemen. Een voorbereidingsbesluit is een verklaring dat een bestemmingsplan wordt voorbereid en waarin wordt aangegeven wat in het betreffende gebied gedurende die voorbereidingsfase wel en niet mag gebeuren, waarvoor ontheffingen kunnen worden gevraagd, waarvoor persé toestemming nodig is enz.

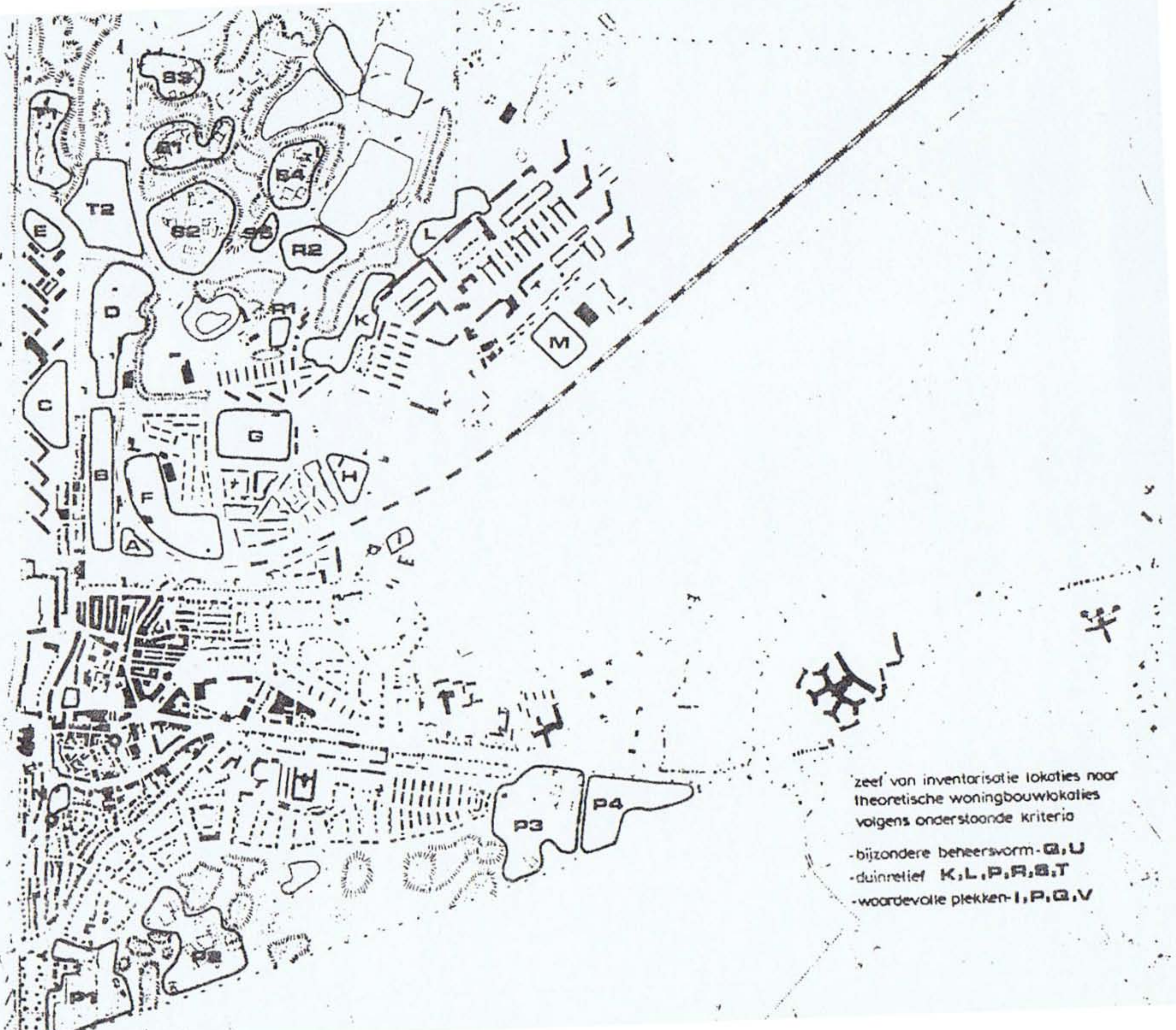
Zo'n voorbereidingsbesluit heeft echter maar een jaar geldingskracht en mag officieel pas genomen worden indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat binnen dat jaar een bestemmingsplan ter visie wordt gelegd.
Doordat de voorbereiding van bestemmingsplannen tegenwoordig echter veel meer tijd vraagt, loop je konstant het gevaar dat een voorbereidingsbesluit verloopt, nog voordat het bestemmingsplan klaar is.
Wat er dan kan gebeuren hebben we vorig jaar kunnen zien bij de perikelen rondom de aanleg van de permanente bocht in het circuit. Een door de gemeenteraad als ongewenst beschouwde ontwikkeling kon niet worden tegengehouden, omdat het bestemmingsplan Natuurgebieden nog niet klaar was en het voorbereidingsbesluit afliep.

Wat heeft artikel 21 lid 7 daar nu allemaal mee te maken.
Dat artikel luidt als volgt:

"Geldt het voorbereidingsbesluit voor een gebied dat tot de bebouwde kom behoort en ten aanzien waarvan bij een struktuurplan aanwijzingen voor de bestemming zijn gegeven dan kan (...) worden bepaald dat het besluit vervalt indien niet binnen een bij het besluit aan te geven termijn het ontwerp van het plan ter inzage is gelegd. Die termijn mag op niet langer dan twee jaar gesteld worden en kan met ten hoogste één jaar worden verlengd".

M.a.w., in plaats van een voorbereidingsbesluit van één jaar, kan de gemeenteraad indien er een struktuurplan is een voorbereidingsbesluit maksimaal drie jaar van kracht laten zijn.
Een struktuurschets kent die mogelijkheid niet.
Dat is een beleidsinstrument dat Zandvoort zich gezien de schaarse ruimte waarover we nog beschikken niet mag laten ontglippen. Overigens hebben wij in het kollegeprogramma ook nadrukkelijk om een struktuurplan gevraagd (hoofdstuk 1, punt 12).

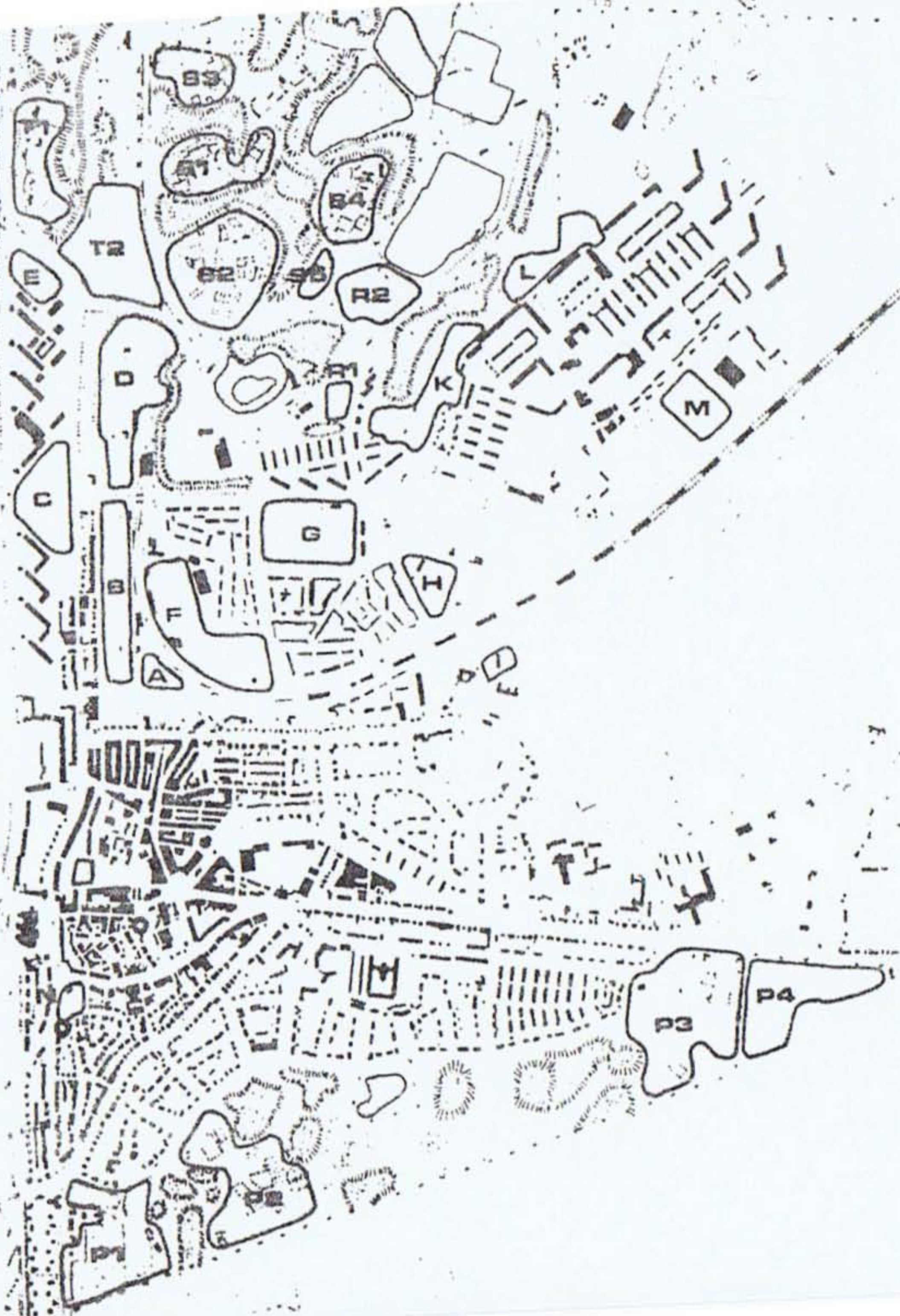
Vervolgens is het nodig te reageren op de belangrijkste en meest ingrijpende in de struktuurstudie gepresenteerde verkeersoplossingen. De indruk bestaat, dat d.m.v. rigoureuze ingrepen op bepaalde plekken knelpunten opgelost worden, maar op andere plekken weer grote knelpunten gecreëerd worden.
In de hoofdstukken Verkeer en Milieu en Natuur is reeds aangegeven, dat aanleg van de verlengde H. Heyermansweg ongewenst is.
Als belangrijkste reden om deze weg aan te leggen wordt in de struktuurstudie de problemen voor fietsers en voetgangers op de Kostverlorenstraat aangegeven.
De vraag rijst, waarom men dan niet geprobeerd heeft het probleem op te lossen door de fietsers en de voetgangers beter te beveiligen.
Ook het in eindfase afsluiten voor doorgaand verkeer van de Zandvoortselaan, de Haarlemmerstraat, de Dr. C.A. Gerkestraat en de Kostverlorenstraat, verplaatst slechts de problemen van deze genoemde straten naar de Corn. v.d. Werffstraat, de Frans Zwaanstraat, de Tolweg, de Prinsesseweg en de Koninginneweg. Met name de Koninginneweg krijgt in de voorgestelde verkeersstructuur een zeer belangrijke rol toebedacht voor zowel het auto-als fietsverkeer, terwijl de opstellers van de struktuurstudie zelf reeds aangeven, dat dit eigenlijk niet mogelijk is en tot nieuwe knelpunten zal leiden.
Het in onbegrijpelijk hoe in één en dezelfde studie gesproken kan worden van een "forse bepaald niet comfortabele omweg", als men de relatie Zandvoort-Noord met Haarlem/Heemstede omschrijft en een andere forse omweg door de verkeersdeskundigen zelf voorgesteld wordt als men de relatie Zandvoort Centrum met Haarlem/Heemstede bekijkt.
Tot slot is het nodig de eis van 1,5 parkeerplaats per woning in nieuwe woongebieden af te wijzen en te stellen op 1 parkeerplaats per woning. Bovendien moet de norm van 1 parkeerplaats per woning in bestaande woongebieden niet gehanteerd worden, maar moet het te verwachten parkeeraanbod afhankelijk van de situatie opgelost worden.




mogelijke
bouwlokaties
figuur 4.8-c




mogelijke
bouwlokaties
figuur 4.8-c




mogelijke
bouwlokaties
figuur 4.8-c